

Prekomorski blagovni promet

Indeks vozarine na svetovnem tržišču ladijskega prostora

Povpraševanje po ladijskem prostoru je v povojnem obdobju doseglo svoj vrhunec leta 1951. Države, ki so za časa korejske vojne imele na razpolago ladijski prostor, so dosegle v burni konjunkturi velike zasluge. ZDA so v teh letih nakopičile ogromne količine surovin, zato so za njihov prevoz uporabili ves prosti ladijski prostor. Čeprav je v zadnjih letih cena ladijskega prostora padla celo v primerjavi s letom 1948, pa vendar konjunktura za države kot je Norveška ali Danska še vedno traja. V letu 1953 je Danska

vnesla v narodni dohodek, ki je znašal 21.700 milijonov kron, tudi postavko zasluge na prekomorskih transportnih uslugah v znesku 1125 milijonov kron. Leta 1950 je Norveška v narodnem dohodku v znesku 16.647 milijonov kron zaslužila s svojo trgovsko mornarico 3525 milijonov kron. Za razliko od teh držav pa ima ZDA, čeprav razpolaga z največjim ladjem na svetu iz leta v leto, samo majhne dobičke iz razlike plačanja transportnih uslug.

Kakor nam kaže tabela, se je svetovno trgovsko ladjevje v preteklih 15 letih povečalo skoraj za eno tretjino. Potem ko je vodila skozi stoletja, je Anglija med drugo svetovno vojno prepuščala prvo mesto ZDA, ki so izšle iz vojne z ogromnim ladjem (skoraj 40% celotne svetovne bruto tonaže). Japonska je s tretjega mesta v letu 1939 padla na peto mesto, ker je bila med vojno njena trgovska mornarica skoraj popolnoma uničena. Norveška predstavlja

PORAST BRUTO TONAŽE TRGOVSKEGA LADJEVJA V SVETU

danes s svojim trgovskim ladjem tretjo pomorsko silo v svetu. Čeprav so ji med vojno uničili nad 50% ladjevja, je Norveški uspelo obnoviti ga in z močnim tempom še bolj razviti. Naše trgovsko ladjevje je v primerjavi s temi pomorskimi silami zelo majhno. Se vedno nam ni uspelo nadoknaditi enot, ki so bile uničene med vojno. Potrebe po ladijskem prostoru za trgovsko izmenjavo z inozemstvom so izredno velike,

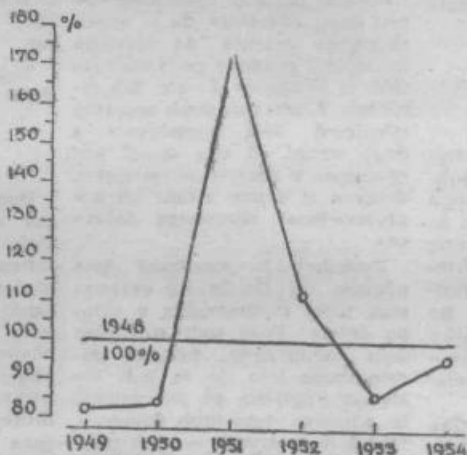
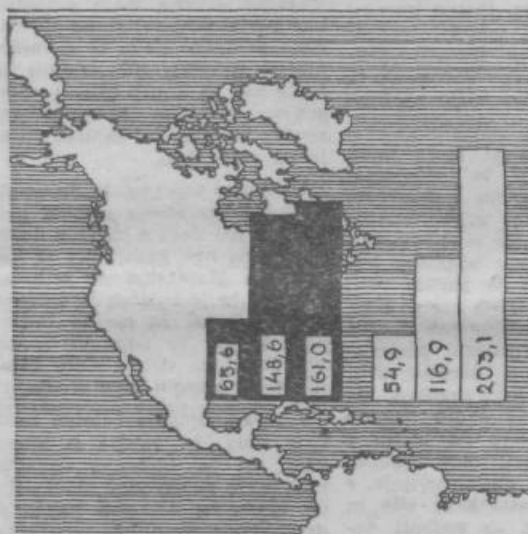
tako da imamo — kljub direktnim linijam z Daljnim in Srednjim vzhodom, Severno in Južno Ameriko in zahodno Evropo — negativno plačilno bilanco pomorskih transportnih uslug.

	1939	1947	1953
(v tisočih bruto-reg. ton)			
ZDA	11.362	32.423	27.237
Anglija	17.891	17.848	18.584
Norveška	4.834	3.761	6.263
Japonska	5.630	1.024	3.250
Francija	2.934	2.315	3.826
Jugoslavija	410	172	291*
Skup. svet	68.509	78.705	93.352

* leta 1948 * leta 1954

NAKLADANJE IN RAZKLADANJE

v pristaniščih Severne in Južne Amerike ter Oceanije v letih 1932, 1946 in 1954 (v milijonih ton. Črni stolpci — nakladanje, beli — razkladanje)



GOSPODARSKA POVEZANOST

Razvoj proizvodnih sil v svetu in mednarodna delitev dela povzročata, da se velike količine raznih dobrin prevažajo s celine na celino, iz ene države v drugo. Zato imamo močan razvoj pomorskega prometa, porast tonaže trgovskega ladjevja, ladjedelniške industrije in zmogljivosti pomorskih pristanišč.

Ta razvoj je svet gospodarsko ozko povezal. Ta povezanost pa sloni danes v prvi vrsti na temelju stihijnega kapitalističnega ekonomskega razvoja. Zato imajo nekatere države v mednarodni delitvi dela in izmenjavi prednost pred drugimi. Zlasti velja to za industrijsko razvita področja. Sem spadajo Evropa, Severna Amerika in Japonska. Na drugi strani pa imamo skoraj cele kontinente, ki so gospodarsko nerazviti. Na primer Afrika, Azija in Južna Amerika.

To daje pečat obsegu, glavnim smerem in vrsti izdelkov, ki jih prevažajo iz države v državo. Evropa ali Severna Amerika izvažata velike količine raznih industrijskih (in kmetijskih) proizvodov. Po drugi strani pa morata uvažati velike količine surovin in goriva za svojo industrijo. Zato je težnja v razvoju, da bi iz prostornih področij Azije, Afrike in Južne Amerike ostvarili zase surovinska področja, take države, v katere bi vlagale svoje podvečne kapitale in razširile tržišče za svoje blago.

Splošni položaj Azije in Južne Amerike se ne kaže samo v tem, kakšno količino dobrin uvažajo in izvažajo, temveč tudi v tem, kakšne so te dobrine. Te države izvažajo surovine, torej velike količine, toda relativno majhne vrednosti. Nasprotno je pri uvozu, kjer gre za končne industrijske izdelke.

STAROSTNI SESTAV TRGOVSKEGA LADJEVJA V LETU 1953

V prvi navpični vrsti: do 4 let, v drugi: od 5 do 9 let, v zadnji: nad 10 let

(Odstotki od skupne bruto tonaže)

	do 4 let	od 5 do 9 let	nad 10 let
ZDA	3	41	56
Anglija	21	29	50
Norveška	40	20	40
Japonska	42	34	24
Francija	32	25	43
Jugoslavija	29	8	63
Svet	18	29	53

Ugotovitev, da ima Japonska določene koristi od tega, ker je bilo njeno ladjevje med vojno uničeno zveni paradoksalno, toda dejstvo je, da ima zato najmlajše ladjevje na svetu. To pa razumljivo pomeni — znatne

prednosti. Nove ladje so predvsem dosti hitrejšje od starejših. Tiste ladje, ki so bile zgrajene v začetku našega stoletja — takih pa je v uporabi še precejšnje število — imajo povprečno hitrost 8 milj na uro, medtem ko sedaj zgrajene ladje plovejo 14 pa tudi več milj na uro. Norveška tudi v tem pogledu prednjači, medtem ko ZDA zaostajajo za svetovnim povprečjem, čeprav so v nekaj povojnih letih vrgle iz uporabe več kot 6 milijonov b. r. t. starih ladij.

Podatki za vse tabele so vzeti iz statističnih letnikov Združenih narodov in posameznih držav.

NAKLADANJE IN RAZKLADANJE

v pristaniščih Evrope, Azije in Afrike v letih 1932, 1946 in 1954 (v milijonih ton. Črni stolpci — nakladanje, beli — razkladanje)

